



EG 581 bis EG 594 Breslau

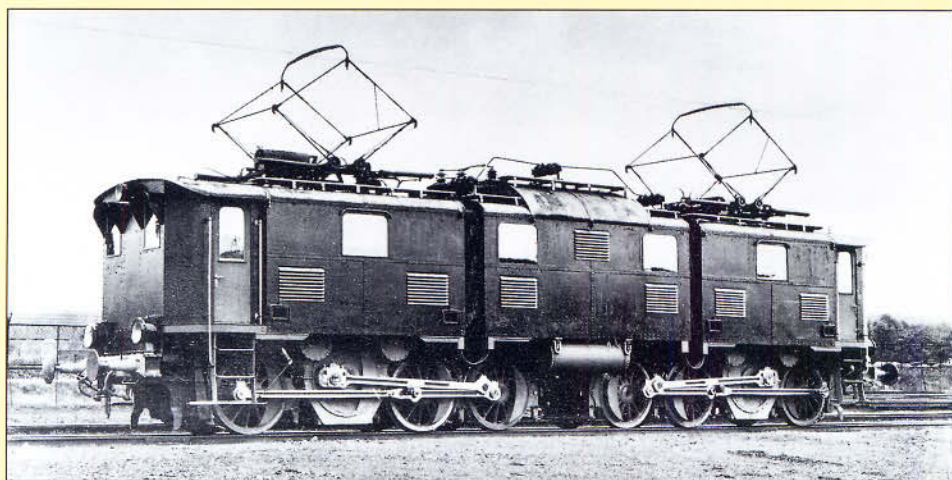
Für den Zugbetrieb auf den in den zwanziger Jahren zu elektrifizierenden Strecken plante die DRG die Beschaffung einer größeren Zahl neuer elektrischer Lokomotiven. Das unter maßgeblicher Mitwirkung

von Wechmann 1922 aufgestellte E-Lok-Typenprogramm sah für den schweren Güterzugdienst auf Gebirgsstrecken eine C'C'-gekuppelte Lokomotive vor. Als Antriebsform war der "Winterthurer Schrägstangenantrieb" vorgesehen, der schon in der Schweiz überzeugt hatte. 1922 ergin-

gen zwei Aufträge über zusammen 30 Maschinen, von denen 16 für das bayerische Netz und 14 Lokomotiven für den Einsatz in Schlesien vorgesehen waren (pr. EG 581 bis 594).

Auftragnehmer der preußischen Maschinen war sowohl für den mechanischen als auch den elektrischen Teil die AEG. Sie wurden zwischen 1925 und 1926 in Dienst gestellt. Die bayerischen und preußischen E 91 unterschieden sich nur äußerlich in der Gestaltung der Stirnfronten. (Letztere besaßen statt drei nur zwei Stirnfenster, keine Stirnwandtüren und Übergänge.) Ihr Leistungsprogramm sah u.a. auf 10‰ Steigung die Beförderung von 1200-t-Güterzügen mit 35 km/h bzw. 500-t-Personenzügen mit 45 km/h vor.

Die Lokomotiven besaßen einen dreiteiligen Lokkasten mit Endführerständen aus Profilstahlgerippe, verkleidet mit aufgenieteten Stahlblechen. Die äußeren Kasten-segmente waren mit dem Gestellrahmen fest verbunden; der mittlere Teil mit dem Brückenrahmen war dagegen drehbar auf



Technische Daten

Baureihenbezeichnung **EG 581 bis EG 594**

Achsformel		C'C'
Treibraddurchmesser	mm	1250
Länge über Puffer	mm	16700
Dienstmasse	t	123,7
Stromsystem	Hz	16 ² / ₃
	kV	15
Antriebsart	Vorgelege + Kuppelstangen	
Dauerleistung	kW	1660
Geschw. bei Dauerleistung	km/h	48
Stundenleistung	kW	2200
Geschw. bei Stundenleistung	km/h	39,2
Anfahrzugkraft	kN	294
Höchstgeschwindigkeit	km/h	55

Lieferliste: EG 581 bis EG 594

Betriebsnummer	Hersteller-/Fabrik-Nr.	Indienststellung	Erstes Bw	DRG-Bezeichnung	Letztes Bw	Ausmusterung	Letzte Bahnverwaltung
EG 581	AEG 2679	07.01.26	Hirschberg	E 91 81	München Ost	01.08.72	DB
EG 582	AEG 2678	18.04.25	Hirschberg	E 91 82	Landshut	10.05.49	DB
EG 583	AEG 2680	.05.25	Hirschberg	E 91 83	Hirschberg	12.04.62	DR
EG 584	AEG 2681	.08.25	Hirschberg	E 91 84	Hirschberg	11.05.62	DR
EG 585	AEG 2682	.09.25	Hirschberg	E 91 85	Hirschberg	11.05.62	DR
EG 586	AEG 2683	.10.25	Hirschberg	E 91 86	Hirschberg	11.05.62	DR
EG 587	AEG 2684	.10.25	Hirschberg	E 91 87	Hirschberg	11.05.62	DR
EG 588	AEG 2685	08.10.25	Hirschberg	E 91 88	Oberhausen	01.06.72	DB
EG 589	AEG 2686	28.01.26	Hirschberg	E 91 89	Oberhausen	01.06.72	DB
EG 590	AEG 2687	02.02.26	Hirschberg	E 91 90	Kornwestheim	21.08.50	DB
EG 591	AEG 2688	29.01.26	Hirschberg	E 91 91	Kornwestheim	.08.49	DB
EG 592	AEG 2689	.02.26	Hirschberg	E 91 92	Kornwestheim	21.08.50	DB
EG 593	AEG 2690	.03.26	Hirschberg	E 91 93	Landshut	10.05.49	DB
EG 594	AEG 2691	10.05.26	Hirschberg	E 91 94	Oberhausen	01.06.72	DB

Bild 199 (links): EG 582 kurz nach Indienststellung 1925 mit Güterzug in Hirschberg (Lok-Nr. bereits unter neuem Eigentumschild). **Abb.: AEG, Slg. Dr. Scheingraber**

Bild 200 (links Mitte): Maschine der Reihe EG 581 bis EG 594, noch ohne Beschilderung, kurz nach Fertigstellung. **Abb.: AEG, Sammlung Dr. Rampp**

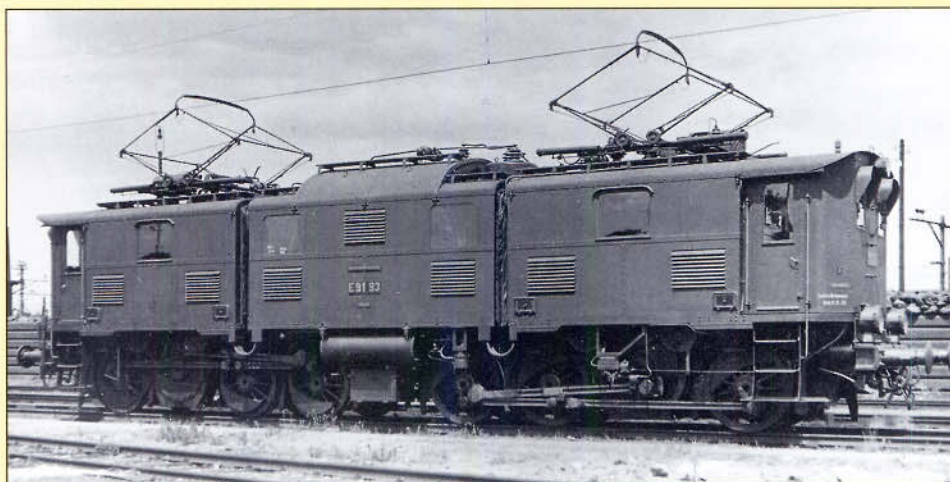
Bild 201 (rechts): EG 582 (ab 1926: E 91 82) abfahrbereit mit Güterzug. Die pr. E 91 besaßen nur zwei Stirnfenster und keine Übergangeinrichtung. **Abb.: RBD Breslau, Slg. Dr. Rampp**

Bild 203 (unten): 1:100-Maßskizze der EG 581 bis 594. **Abb.: Slg. Dr. Rampp**



Bild 202: E 91 93, ehemalige EG 593, 1933 im Heimat-Bw Hirschberg. Diese letzte und modernste Bauart preußischer Elloks wurde bereits von der DRG nach einheitlichen Gesichtspunkten konzipiert. **Abb.: Sammlung Dr. Scheingraber**

beiden Triebgestellen gelagert. Die Kastenteile waren durch Lederfaltenbälge und Übertrittbleche verbunden. Die Endführerstände waren schmaler als der Lokkasten und hatten stirnseitig abgeschrägte Ecken. Die äußeren Kastenteile beherbergten unter anderem die Fahrmotoren; im Mittelteil war der Transformator angeordnet. Das Laufwerk besaß zwei Triebgestelle mit jeweils drei gekuppelten Radsätzen. Der Antrieb erfolgte durch je einen Doppelmotor, wobei die Kraft über den beiderseitigen "Winterthur"-Schrägstangenantrieb auf die stangengekuppelten Treibachsen übertragen wurde. Der Hauptschalter war als Ölschalter, der Haupttransformator als Öltransformator in Mantelbauweise, die Steuerung als elektromagnetische Schützensteuerung mit 19 Dauerfahrstufen ausgeführt. Die vier Fahrmotoren waren fremdbelüftete, zehnpolige Wechselstrom-Reihenschlußmotoren mit Wendepolen. Auf dem Dach befanden sich u.a. zwei Scheinstromabnehmer der DRG-Einheitsausführung (SBS 9).



Die EG 581 bis 594 Breslau gingen beim Bw Hirschberg in Betrieb und dienten auf der schlesischen Gebirgsbahn Breslau – Görlitz vornehmlich zur Beförderung schwerer Güterzüge, insbesondere der Kohlezüge aus dem Waldenburger Gebiet. Die Lokomotiven erfüllten dabei das ihnen zugedachte Leistungsprogramm ohne Schwierigkeiten. Mit der Beschleunigung des Güterverkehrs erwies sich die mit 55 km/h relativ niedrige Höchstgeschwindigkeit später allerdings als hinderlich. Ab August 1926 erhielten die Loks die neue Baureihenbezeichnung E 91⁸ mit den Ord-

nungsnummern 81 bis 94. In den Jahren 1933 bis 1945 stationierte die DRG neun Maschinen nach Süddeutschland um. Die in Schlesien zurückgebliebenen E 91 kamen nach Einstellung des elektrischen Zugbetriebs im Juni 1945 in die UdSSR. Die DR-Ost erwarb sie 1952, verzichtete jedoch auf eine Reaktivierung und muster- te die E 91 83 bis E 91 87 im Jahr 1962 aus. Bei der DB verblieben neun ehemalige EG 581ff. Wegen Kriegsschäden schieden drei Loks 1949 und zwei 1950 aus. Die übrigen vier Maschinen (E 91 81, 88, 89 und 94) blieben bis 1972 im Einsatz.

